

RAAD VAN STATE, AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK.

A R R E S T

**nr. 187.441 van 29 oktober 2008
in de zaak A. 162.773/X-12.324.**

In zake :

1. Eduard VANSTEELANT,
2. Cecilia COUCKE,
die woonplaats kiezen bij
advocaat M. DENYS,
kantoor houdende te 1560 HOEILAART,
De Quirinilaan 2

tegen :

1. de gemeente ARDOOIE,
2. het Vlaamse Gewest, vertegenwoordigd door de Vlaamse regering,
dat woonplaats kiest bij
advocaat Y. FRANÇOIS,
kantoor houdende te 8790 WAREGEM,
Eertbruggestraat 10.

D E R A A D V A N S T A T E, X e K A M E R,

Gezien het verzoekschrift dat Eduard VAN STEELANT en Cecilia COUCKE op 23 mei 2005 hebben ingediend om de nietigverklaring te vorderen van het besluit van 3 maart 2005 van de Vlaamse minister van Financiën en Begroting en Ruimtelijke Ordening houdende goedkeuring van de gedeeltelijke herziening van het bijzonder plan van aanleg nr. 8A “Centrum Zuid West” genaamd van de gemeente Ardooie, bestaande uit een plan van de bestaande toestand, een bestemmingsplan, stedenbouwkundige voorschriften, een memorie van toelichting en een onteigeningsplan, met uitzondering van de met blauw omrande delen van het onteigeningsplan;

Gezien de memorie van antwoord van het Vlaamse Gewest;

Gezien de memorie van wederantwoord;

Gezien de toelichtende memorie;

Gezien het verslag opgemaakt door auditeur S. DE TAEYE;

Gelet op de kennisgeving van het verslag aan partijen en gezien de laatste memorie van de verzoekende partijen;

Gelet op de beschikking van 5 juni 2008 waarbij de terechtzitting bepaald wordt op 5 september 2008;

Gehoord het verslag van staatsraad J. BOVIN;

Gehoord de opmerkingen van advocaat M. DENYS, die verschijnt voor de verzoekende partijen;

Gehoord het eensluidend advies van eerste auditeur-afdelingshoofd F. DE BUEL;

Gelet op titel VI, hoofdstuk II, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

OVERWEEGT WAT VOLGT :

1. De feiten

1.1. Op 12 november 2001 wordt het mobiliteitsplan van de gemeente Ardooie conform verklaard.

1.2. In een projectnota van 1 oktober 2002 van de afdeling Wegen en Verkeer West-Vlaanderen van het departement Leefmilieu en Infrastructuur wordt voorzien in een ‘conceptplan’ met het oog op de herinrichting van een deel van de N37, primaire weg-II, tussen de R32, ring om Roeselare, en de Pittemstraat in Ardooie.

In de inleiding bij deze nota wordt onder meer het volgende gesteld :

“(…) In de startnota bleken nog vele vragen onbeantwoord.
Met voorliggend conceptplan menen wij een oplossing te kunnen bieden die tegemoet komt aan de verkeersproblemen van vandaag.
Dit project beschouwen wij evenwel als een tijdelijke herinrichting. Gezien de zeer slechte toestand van de rijweg moet de afdeling op korte termijn

ingrijpen. Het is niet onze wens financiële middelen aan te wenden om het gehele wegvak met een onderhoudsbeurt terug in goede staat te brengen.

Een definitieve herinrichting waarbij vooral de capaciteit van de weg zal worden verhoogd door het doorgaand verkeer vlotter te laten verlopen kan pas na de opmaak van een streef-beeldstudie voor een groter vak van deze gewestweg”.

1.3. Met betrekking tot het begin van de projectzone, wordt in de voormelde projectnota o.m. het volgende gesteld :

“De slechte wegverharding en dus het begin van dit project situeert zich een 200m voorbij de Pittemsestraat”.

1.4. Met betrekking tot de kruispunten wordt in de projectnota o.m. het volgende gesteld :

“In het mobiliteitsplan lezen we dat voor Ardooie in het projectgebied de drie hoofdassen op lokaal vlak zijn :

Lokaal I : N37, vak R32 - Roeselare, en de Izegemsestraat

Lokaal II : Kortrijksestraat, Meulebeeksestraat en Tombrugstraat

Bovendien is in het mobiliteitsplan een circulatieplan opgemaakt voor het vrachtwagenverkeer dat de bedrijven boven Ardooie wil bereiken. Dat plan voorziet in een eenrichtingscircuit met de Meulebeeksestraat als ingang en de Kortrijksestraat als uitgang. Deze regeling geldt ook voor de plaatselijke bevoorrading, evenwel niet voor de bussen van De Lijn.

Het fietsnetwerk omvat de volgende wegen :

- Het provinciaal functioneel fietsroutenetwerk :
- de N37, Roeselare - Ardooie N50
- de as Kortrijksestraat-Izegemsestraat
- Lokale fietsroute is :
- primair : de Meulebeeksestraat

Het is dan ook logisch dat wij in dit ontwerp de drie kruispunten van de N37 met deze lokale wegen I en II behouden en gaan herinrichten naar het nieuwe concept en dat de andere lokale wegen worden aangesloten op de ventwegen.

Wij kiezen de drie belangrijkste kruispunten herin te richten als rotonden.

Deze keuze heeft uiteraard vooral te maken met de keerbewegingen van de vele vrachtwagens. Ingevolge de scheiding van verkeerssoorten kan straks niet meer zoals nu eender waar.. vanop de N37 en vanaf de aangelanden de andere kant van de weg worden bereikt. Via ventwegen moeten we het verkeer van en voor de bedrijven naar de behouden kruispunten brengen waar het elke richting moet kunnen kiezen.

De kruispunten opnieuw met verkeerslichten uitrusten zou voor de keerbewegingen van de vrachtwagens de aanleg van grote lussen aansluitend op de lokale wegen noodzakelijk maken. Hierdoor zouden we enerzijds nieuwe potentieel gevaarlijke kruispunten creëren en anderzijds tot enorme onteigeningen moeten overgaan.

Rotonden menen wij dan ook de aangewezen kruispuntinrichtingen om deze specifieke verkeersproblematiek veilig te kunnen oplossen.

(...)

Op vandaag is het niet onze wens tunnels te bouwen op de drie belangrijkste kruispunten. Tunnels bieden uiteraard een aantal voordelen :

- een betere doorstroming voor zowel het doorgaand als voor het plaatselijk verkeer;
- een minder complexe verkeerssituatie op de rotonden die hoe dan ook nodig blijven voor de keerbewegingen van de voertuigen;
- de zwakke weggebruikers kunnen de rotonden ingevolge de mindere verkeersdrukke vlotter en veiliger oversteken;

Maar tunnels betekenen ook een grotere barrière en des te meer indien ingevolge de korte afstanden tussen de te behouden kruispunten het opportuener is een doorlopende tunnelbak te construeren”.

1.5. In de projectnota wordt het volgende besloten :

“Voorliggend ontwerp is getekend vanuit de optie het wegvak herin te richten voor de huidige intensiteiten. Wellicht is er een kleine restcapaciteit. Hierbij zijn de principes van het RSV gehanteerd zonder evenwel specifieke aandacht te besteden aan de doorstroming.

Worden de uitspraken van het multimodaal model werkelijkheid, weze het zelfs maar voor de helft, dan zal op korte termijn na de uitvoering van zowel dit project als van de sluiting van de R32 om Roeselare, de capaciteit van deze N37 dienen verhoogd door de bouw van tunnels.

Wij menen dat we, ingevolge de dringende zorg die deze weg om reden van de slechte toestand van de verharding nodig heeft, dit ontwerp kunnen verantwoorden”.

1.6. Blijkens de voormelde projectnota worden aldus op het grondgebied van de gemeente Ardooie drie kruispunten op de N37 als rotondes ingericht.

Teneinde de aanleg van deze rotondes mogelijk te maken, diende onder meer het bij ministerieel besluit van 20 november 1984 goedgekeurde BPA “Centrum Zuid West” te worden herzien alsook het BPA “Sectoraal BPA zonevreemde bedrijven - deelplan 1 - bedrijf NV Ardotrans”.

De verzoekende partijen zijn eigenaar van de percelen die het voorwerp uitmaken van de innemingen 3, 4, 5, 6 en 7 van het onteigeningsplan betreffende het thans bestreden herziene “Centrum Zuid West.” Het betreft de percelen kadastraal gekend Ardooie, sectie E, nrs. 479/p, 479/r, 478/g, 476/b en 476/c 8.

1.7. Op 8 december 2003 brengt de afdeling ROHM West-Vlaanderen het volgende advies uit over het voorontwerp van het bestreden BPA :

“In antwoord op uw schrijven en aansluitend op de desbetreffende informatieve vergadering van 19.12.2003 in verband met bovenvermelde aangelegenheid laat ik u hierna ons advies ter zake geworden.

Betreffende fragmentaire herziening van het bovenvermeld BPA ten gevolge van de aanleg van de geplande rotonde dient te kaderen in een algemene en

globale visie ten aanzien van de heraanleg van de N37. Omwille van het op heden nog ontbreken van informatie terzake kan nu nog geen onderbouwde ruimtelijke afweging worden gemaakt van dit ontwerp.

Zolang dat deze globale ruimtelijke context niet voldoende gekend is dienen wij dit ontwerp ongunstig te adviseren”.

1.8. Op 18 december 2003 brengt het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap - Exploitatie Wegen West-Vlaanderen een advies uit.

1.9. De Gecoro van de gemeente Ardooie brengt op 17 december 2003 een eenparig gunstig advies over het voorontwerp van het bestreden BPA uit.

Daarin wordt het volgende overwogen :

“Overwegende dat voor de aanleg van een rotonde op het kruispunt Roeselaarsestraat Oostlaan-Izegemsestraat-Kortrijksestraat een herziening van het huidige BPA aan de Kortrijksestraat BPA nodig is,.

Overwegende dat voor het overige niets werd gewijzigd aan het vigerende BPA;

Overwegende dat de huidige verkeerssituatie op de N37 gevaarlijk is en leidt tot verkeersopstoppen”.

1.10. Op de plenaire vergadering van 19 december 2003 worden het voorontwerp van het BPA “Centrum Zuid West - Herziening A” en het BPA “Sectoraal BPA zone-vreemde bedrijven - deelplan 1 - bedrijf NV Ardotrans - Herziening A” samen besproken.

Het verslag van deze plenaire vergadering vermeldt o.m. het volgende : “Volgens het R.S.V. is de N 37 een primaire weg. Dit impliceert dat de inrichting moet gebeuren op Vlaams niveau via een gewestelijk uitvoeringsplan”.

1.11. Op 22 december 20030 brengt de Provinciale Planologische Dienst een advies uit, waarin onder meer het volgende wordt overwogen:

“2. - BPA Deelplan 1 Bedrijf NV Ardotrans Herziening A en BPA Centrum Zuid West Herziening A :

Algemene opmerkingen over beide BPA's :

Beide BPA 's betreffen herzieningen van bestaande BPA's in functie van het kunnen aanleggen van rotondes op de N37, geselecteerd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen als primaire weg II. Er wordt evenwel in de memorie van toelichting bij deze BPA's geen inzicht geboden in de totaalvisie over de inrichting van de N37 en specifiek over de situatie doorheen de kern van Ardooie (bv. streefbeeld of projectnota, visie over de inrichting van de weg, waar worden ventwegen voorzien en waar sluiten deze op de primaire weg zelf aan, waar worden gelijkvloerse kruispunten met rotondes voorzien, wat zijn de

beoogde termijnen van uitvoering, zijn er afspraken tussen de diverse bestuursniveau's over de in te zetten planinitiatieven ?).

Ook op de coördinatievergadering bleek hierover onduidelijkheid te bestaan, waarbij onder meer naar het mobiliteitsplan voor de gemeente Ardooie verwezen werd.

Wel bestaat er een projectnota over de herinrichting van de N37 te Ardooie, waarbij op een vergadering van de gemeentelijke begeleidingscommissie (d.d. 22.11.2002) en een auditvergadering (d.d. 14.10.2002) reeds een en ander over de rotondes aan bod gekomen is. Uit de projectnota is af te leiden dat op het grondgebied van Ardooie 3 kruispunten zullen heringericht worden als rotondes, waaronder deze waarvoor de BPA's herzien worden.

De projectnota is evenwel momenteel 'voorlopig conform verklaard' en nog niet definitief goedgekeurd.

Gezien de onduidelijkheid over de in te zetten planinitiatieven, is het wellicht wenselijk om hierover in een volgende auditcommissie aandacht aan te schenken. Indien hierover dan eenduidigheid bestaat en wanneer de rotondes van de BPA's conform de projectnota zijn, dan kan wellicht met de BPA procedures hieromtrent verder gegaan worden.

Specifieke opmerkingen over het BPA Centrum Zuid West herziening A :

Indien de voorgestelde rotonde conform is met de beoogde visie en afspraken over de N37 (cfr. hierboven), kan ingestemd worden met de herziening van het betreffende BPA. (...)"

1.12. Op 29 april 2004 wordt door de afdeling Wegen en Verkeer West-Vlaanderen aan de gemeente Ardooie een "nota ten behoeve van de wijziging van ruimtelijke uitvoeringsplannen" toegezonden. Deze nota dient als afwegingskader waarbinnen het project en de aanpassingen aan de plannen van ruimtelijke ordening dienen geplaatst. Het besluit van de nota luidt als volgt :

"Uit wat voorafgaat blijkt dat wat AWW reeds geruime tijd weet: de N37 tussen de N50 en de R32 is in de bestaande ruimtelijke omgeving niet aangepast aan de huidige inzichten van weginrichting. Echter zullen op korte en middellange termijn of zonder dwingende reden de nodige euro 's niet ter plaatse kunnen worden gebracht om hierin ten gronde verandering te brengen. Kleine aanpassingen die wezenlijk bijdragen tot een veiliger verkeersafwikkeling moeten daarentegen steeds kunnen.

Dit betekent evenwel niet dat het verwerven van een visie op deze weginfrastructuur, neergelegd in een streefbeeld, irrelevant zou zijn. Bij aanwending van de planningsinstrumenten bij het al dan niet afleveren van een vergunning zijn de bereikbaarheid en de mobiliteitsgenererende effecten belangrijke aspecten. Een geïntegreerde visie is dan ook ongetwijfeld nuttig".

1.13. Op 28 juni 2004 wordt het ontwerp BPA "Centrum Zuid-West herziening A" door de gemeenteraad van de gemeente Ardooie voorlopig aangenomen.

- 1.14. Het openbaar onderzoek vindt plaats van 8 juli 2004 tot 8 augustus 2004. Er wordt één bezwaarschrift ingediend, met name door de verzoekende partijen op 5 augustus 2004.
- 1.15. Op 25 augustus 2004 verleent de Gecoro van de gemeente Ardooie haar advies.
- 1.16. Op 6 september 2004 wordt het BPA 'Centrum Zuid-West - Herziening A' door de gemeenteraad van Ardooie definitief vastgesteld.
- 1.17. Op 11 oktober 2004 laat de afdeling ROHM West-Vlaanderen de gemeente Ardooie weten geen bezwaren te hebben tegen het voorliggende ontwerp van fragmentaire herziening van het BPA, dat werd aangepast aan de naar aanleiding van de informatieve vergadering gestelde bemerkingen.
- 1.18. Op 14 oktober 2004 verleent de bestendige deputatie van de provincieraad van West-Vlaanderen een gunstig advies.
- 1.19. De wnd. directeur-generaal van AROHM laat de bevoegde minister een niet-gedagtekende nota geworden, waarin de goedkeuring van het bestreden BPA wordt voorgesteld, met uitsluiting van de met blauw omrande delen van het onteigeningsplan. Deze nota vermeldt tevens het gunstig advies van de afdeling Ruimtelijke Planning van AROHM.
- 1.20. Bij het thans bestreden besluit van de Vlaamse minister van Financiën en Begroting en Ruimtelijke Ordening van 3 maart 2005 wordt het bijzonder plan van aanleg nr. 8A 'Centrum Zuid-West' genaamd, van de gemeente Ardooie, bestaande uit een plan van de bestaande toestand, een bestemmingsplan, stedenbouwkundige voorschriften, een memorie van toelichting en een onteigeningsplan goedgekeurd, met uitzondering van de met blauw omrande delen van het onteigeningsplan.
- 1.21. Op 25 maart 2005 wordt het bij uittreksel in het Belgisch Staatsblad bekendgemaakt.

2. Ten gronde

2.1. Eerste middel

2.1.1. Standpunt van de partijen

2.1.1.1. In een eerste middel voeren de verzoekende partijen de schending aan van “artikel 134 van de gecoördineerde Grondwet, artikel 6 § 1 van de Bijzondere Wet tot Hervorming der Instellingen dd. 8 augustus 1980, artikel 117 van de Nieuwe Gemeentewet dd. 24 juni 1988, en van artikel 12 en verder van het Decreet betreffende de Ruimtelijke Vlaamse minister van Economie, Ruimtelijke Ordening en Media gecoördineerd op 22 oktober 1996”.

Zij zetten dit middel uiteen als volgt:

“Doordat, het bestreden besluit de goedkeuring inhoudt van een Gemeentelijk Plan van Aanleg dat uitsluitend betrekking heeft op de reorganisatie van een belangrijke gewestweg.

Terwijl de aangelegenheid van de gewestwegen uitsluitend tot de bevoegdheid behoort van het Vlaams Gewest, zodat het inrichtingsbesluit alleen had kunnen genomen worden in het raam van een zelfstandig besluit van de Minister van Mobiliteit van het Vlaams Gewest of in het raam van een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan, eveneens te treffen door de bevoegde Minister van Mobiliteit.

En terwijl de gemeenteraad in casu, gezien de gewestelijke context van de herziening van het B.P.A. niet bevoegd was hier een inrichtingsbesluit over te nemen.

En terwijl, echter het besluit tot goedkeuring van het B.P.A. is gebaseerd op een inrichtingsbesluit vanwege de gemeenteraad van de Gemeente Ardooie dd. 6 september 2004.

En terwijl het B.P.A. dus steunt op een beslissing van een niet-bevoegde overheid.

Toelichting

Het blijkt zeer duidelijk uit de memorie van toelichting bij het ontwerp B.P.A. dd. 21 juni 2004, het gemeenteraadsbesluit van 6 september 2004 en de motivering gevoegd bij de aanvraag tot bouwtoelating dat de herinrichting van de gewestweg N37 de plaatselijke belangen overstijgt en dus niet van gemeentelijk belang is.

Ten bewijze daarvan worden volgende citaten hier overgenomen:

- ‘Volgens het RSV (Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen) is de N37 een primaire weg. Dit impliceert dat de inrichting moet gebeuren op Vlaams niveau via een gewestelijk uitvoeringsplan. Er moet een duidelijke visie zijn en op basis van een streefbeeld moeten afspraken worden gemaakt. ...De provincie wenst van AWW een visie over gans de weg.’ (uit het verslag van de plenaire vergadering van de gemeenteraad van de gemeente Ardooie dd. 19 december 2003 zoals geciteerd in de memorie van toelichting bij het ontwerp B.P.A. dd. 21 juni 2004).

- 'Beide B.P.A. 's betreffen herzieningen van bestaande B.P.A's in functie van het kunnen aanleggen van rotondes op de N37, geselecteerd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen als primaire weg II. Er wordt evenwel in de memorie van toelichting bij deze B.P.A 's geen inzicht geboden in de totaalvisie over de inrichting van de N37...' (uit het advies van de Provinciale Planologische Dienst te Brugge, zoals geciteerd in de memorie van toelichting bij het ontwerp B.P.A. dd. 21 juni 2004).

- 'Betreffende fragmentaire herziening van het bovenvermeld B.P.A. ten gevolge van de aanleg van de geplande rotonde dient te kaderen in een algemene en globale visie ten aanzien van de heraanleg van de N37. Omwille van het op heden nog ontbreken van informatie terzake kan nu nog geen onderbouwde ruimtelijke afweging worden gemaakt van dit ontwerp. Zolang dat deze globale ruimtelijk context niet voldoende gekend is, dienen wij dit ontwerp ongunstig te adviseren.' (uit het advies van de afdeling ROHM West-Vlaanderen dd. 8 december 2003 zoals geciteerd in de memorie van toelichting bij het ontwerp B.P.A. dd. 21 juni 2004).

- 'Planningscontext - Macroniveau - Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen: Ardooie is geselecteerd als economisch knooppunt. Bij de categorisering van de wegen is de N37 en een deel van de R32, vak Aalter (N44) - aansluiting 8 van de E403 te Ardooie, met uitzondering van de Ring om Tielt geselecteerd als primaire weg II. Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan: Ardooie is geselecteerd als structuurondersteunend hoofddorp. Dit betekent dat deze kern in het buitengebied een bovenlokale verzorgende rol te vervullen heeft'. (uit de nota van de Administratie Wegen en Verkeer West-Vlaanderen dd. 29 april 2004, gevoegd als bijlage III bij de memorie van toelichting bij het ontwerp B.P.A. dd. 21 juni 2004)".

2.1.1.2. De tweede verwerende partij antwoordt:

"2. De gemeentelijke overheid put haar bevoegdheid om plannen van aanleg voor haar grondgebied op te maken uit art. 12 e.v. van het coördinatiedecreet.

In casu heeft de gemeente een bestaand BPA gewijzigd om de inrichting van een gewestweg toe te laten, evenwel beperkt tot haar grondgebied.

De gemeente Ardooie heeft derhalve niets anders gedaan dan de ruimtelijke ordening op haar grondgebied in een BPA te organiseren. Het wettelijk kader om de geplande werken uit te voeren, is met de wijziging van het BPA gecreëerd, de concrete uitvoering uiteraard niet.

Om de werken effectief uit te voeren zal uiteraard nog een bouwvergunning noodzakelijk zijn. Daarvoor zal de bevoegde overheid de gepaste procedure dienen te volgen.

Door het BPA op zich is de inrichting van de gewestweg geen feit, enkel de mogelijkheid daartoe is thans gecreëerd".

2.1.1.3. In de memorie van wederantwoord dupliceren de verzoekende partijen:

"De tegenpartij werpt op dat de gemeente wel degelijk bevoegd was om de plannen van aanleg op te maken voor haar grondgebied op basis van artikel 12 en verder van het Decreet betreffende de Ruimtelijke Ordening gecoördineerd op 22 oktober 1996, en dat de gemeente enkel een bestaand BPA heeft gewijzigd ten einde de inrichting van een gewestweg toe te laten, evenwel beperkt tot haar grondgebied.

In casu echter blijkt uit het administratief dossier dat de herinrichting van de gewestweg N37 de plaatselijke belangen overstijgt en dus niet van gemeentelijk belang is. Ten bewijze daarvan worden volgende citaten uit de memorie van toelichting bij het ontwerp B.P.A. dd. 21 juni 2004, het gemeenteraadsbesluit van 6 september 2004 en de motivering gevoegd bij de aanvraag tot bouwtoelating hier overgenomen:

- 'Volgens het RSV (Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen) is de N37 een primaire weg. Dit impliceert dat de inrichting moet gebeuren op Vlaams niveau via een gewestelijk uitvoeringsplan. Er moet een duidelijke visie zijn en op basis van een streefbeeld moeten afspraken worden gemaakt. ...De provincie wenst van AWW een visie over gans de weg.' (uit het verslag van de plenaire vergadering van de gemeenteraad van de gemeente Ardooie dd. 19 december 2003 zoals geciteerd in de memorie van toelichting bij het ontwerp B.P.A. dd. 21 juni 2004).

- 'Beide B.P.A. 's betreffen herzieningen van bestaande B.P.A. 's in functie van het kunnen aanleggen van rotondes op de N37, geselecteerd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen als primaire weg II. Er wordt evenwel in de memorie van toelichting bij deze B.P.A.'s geen inzicht geboden in de totaalvisie over de inrichting van de N37...' (uit het advies van de Provinciale Planologische Dienst te Brugge, zoals geciteerd in de memorie van toelichting bij het ontwerp B.P.A. dd. 21 juni 2004).

- 'Betreffende fragmentaire herziening van het bovenvermeld B.P.A. ten gevolge van de aanleg van de geplande rotonde dient te kaderen in een algemene en globale visie ten aanzien van de heraanleg van de N37. Omwille van het op heden nog ontbreken van informatie terzake kan nu nog geen onderbouwde ruimtelijke afweging worden gemaakt van dit ontwerp. Zolang dat deze globale ruimtelijk context niet voldoende gekend is, dienen wij dit ontwerp ongunstig te adviseren.' (uit het advies van de afdeling ROHM West-Vlaanderen dd. 8 december 2003 zoals geciteerd in de memorie van toelichting bij het ontwerp B.P.A. dd. 21 juni 2004).

- 'Planningscontext - Macroniveau- Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen: Ardooie is geselecteerd als economisch knooppunt. Bij de categorisering van de wegen is de N37 en een deel van de R32, vak Aalter (N44) - aansluiting 8 van de E403 te Ardooie, met uitzondering van de Ring om Tielt geselecteerd als primaire weg II. ...Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan: Ardooie is geselecteerd als structuurondersteunend hoofddorp. Dit betekent dat deze kern in het buitengebied een bovenlokale verzorgende rol te vervullen heeft'. (uit de nota van de Administratie Wegen en Verkeer West-Vlaanderen dd. 29 april 2004, gevoegd als bijlage III bij de memorie van toelichting bij het ontwerp B.P.A. dd. 21 juni 2004).

Hieruit en uit de bestreden beslissing blijkt dat de wijziging van het BPA dermate ver strekt dat men de beslissingsbevoegdheid van de Minister van Mobiliteit tot nul herleidt, doordat geen keuze wordt gelaten omtrent de herinrichting van deze gewestweg. De facto is het dus de gemeente die de beslissing heeft genomen betreffende de gewestweg.

De aangelegenheid van de gewestwegen behoort evenwel uitsluitend tot de bevoegdheid van het Vlaams Gewest, zodat het inrichtingsbesluit alleen had kunnen genomen worden in het raam van een zelfstandig besluit van de Minister van Mobiliteit van het Vlaams Gewest of in het raam van een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan, eveneens te treffen door de bevoegde Minister van Mobiliteit.

De gemeenteraad was in casu, gezien de gewestelijke context van de herziening van het B.P.A., aldus niet bevoegd hier een inrichtingsbesluit over te nemen.

Het B.P.A. steunt dus op een beslissing van een niet-bevoegde overheid".

2.1.1.4. In een laatste memorie laten de verzoekende partijen nog gelden wat volgt:

“De tegenpartij werpt op dat de gemeente wel degelijk bevoegd was om de plannen van aanleg op te maken voor haar grondgebied op basis van artikel 12 en verder van het Decreet betreffende de Ruimtelijke Ordening gecoördineerd op 22 oktober 1996, en dat de gemeente enkel een bestaand BPA heeft gewijzigd ten einde de inrichting van een gewestweg toe te laten, evenwel beperkt tot haar grondgebied.

In casu echter blijkt uit het administratief dossier dat de herinrichting van de gewestweg N37 de plaatselijke belangen overstijgt en dus niet van gemeentelijk belang is. Ten bewijze daarvan worden volgende citaten uit de memorie van toelichting bij het ontwerp B.P.A. dd. 21 juni 2004, het gemeenteraadsbesluit van 6 september 2004 en de motivering gevoegd bij de aanvraag tot bouwtoelating hier overgenomen:

- ‘Volgens het RSV (Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen) is de N37 een primaire weg. Dit impliceert dat de inrichting moet gebeuren op Vlaams niveau via een gewestelijk uitvoeringsplan. Er moet een duidelijke visie zijn en op basis van een streefbeeld moeten afspraken worden gemaakt. ...De provincie wenst van AWW een visie over gans de weg.’ (uit het verslag van de plenaire vergadering van de gemeenteraad van de gemeente Ardooie dd. 19 december 2003 zoals geciteerd in de memorie van toelichting bij het ontwerp B.P.A. dd. 21 juni 2004).

Beroepers stellen vast dat dit tevens door het Auditoraat wordt opgemerkt. Het Auditoraat schrijft immers: ‘Op de plenaire vergadering van 19 december 2003 worden het voorontwerp van het bestreden BPA ‘Centrum Zuid West - Herziening A’ en het BPA ‘Sectoraal BPA zonevrije bedrijven - deelplan 1 - bedrijf NV Ardotrans - Herziening A’ samen besproken. In het verslag van de plenaire vergadering staat o.m. het volgende: ‘Volgens het R.S.V. is de N37 een primaire weg. Dit impliceert dat de inrichting moet gebeuren op Vlaams niveau via een gewestelijk uitvoeringsplan.’ (...)

‘Beide B.P.A.’s betreffen herzieningen van bestaande B.P.A.’s in functie van het kunnen aanleggen van rotondes op de N37, geselecteerd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen als primaire weg II. Er wordt evenwel in de memorie van toelichting bij deze B.P.A.’s geen inzicht geboden in de totaalvisie over de inrichting van de N37...’ (uit het advies van de Provinciale Planologische Dienst te Brugge, zoals geciteerd in de memorie van toelichting bij het ontwerp B.P.A. dd. 21 juni 2004).

- ‘Betreffende fragmentaire herziening van het bovenvermeld B.P.A. ten gevolge van de aanleg van de geplande rotonde dient te kaderen in een algemene en globale visie ten aanzien van de heraanleg van de N37. Omwille van het op heden nog ontbreken van informatie terzake kan nu nog geen onderbouwde ruimtelijke afweging worden gemaakt van dit ontwerp. Zolang dat deze globale ruimtelijk context niet voldoende gekend is, dienen wij dit ontwerp ongunstig te adviseren.’ (uit het advies van de afdeling ROHM West-Vlaanderen dd. 8 december 2003 zoals geciteerd in de memorie van toelichting bij het ontwerp B.P.A. dd. 21 juni 2004).

- ‘Planningscontext — Macroniveau- Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen: Ardooie is geselecteerd als economisch knooppunt. Bij de categorisering van de wegen is de N37 en een deel van de R32, vak Aalter (N44) — aansluiting 8 van de E403 te Ardooie, met uitzondering van de Ring om Tielt geselecteerd als primaire weg II. Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan: Ardooie is geselecteerd als structuurondersteunend hoofddorp. Dit betekent dat deze kern in het buitengebied een bovenlokale verzorgende rol te vervullen heeft’. (uit de

nota van de Administratie Wegen en Verkeer West-Vlaanderen dd. 29 april 2004, gevoegd als bijlage III bij de memorie van toelichting bij het ontwerp B.P.A. dd. 21 juni 2004).

Hieruit en uit de bestreden beslissing blijkt dat de wijziging van het B.P.A. dermate ver strekt dat men de beslissingsbevoegdheid van de Minister van Mobiliteit tot nul herleidt, doordat geen keuze wordt gelaten omtrent de herinrichting van deze gewestweg. De facto is het dus de gemeente die de beslissing heeft genomen betreffende de gewestweg.

De aangelegenheid van de gewestwegen behoort evenwel uitsluitend tot de bevoegdheid van het Vlaams Gewest, zodat het inrichtingsbesluit alleen had kunnen genomen worden in het raam van een zelfstandig besluit van de Minister van Mobiliteit van het Vlaams Gewest of in het raam van een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan, eveneens te treffen door de bevoegde Minister van Mobiliteit.

De gemeenteraad was in casu, gezien de gewestelijke context van de herziening van het B.P.A., aldus niet bevoegd hier een inrichtingsbesluit over te nemen.

Dat de geplande werken niet enkel een routine onderhoudsbeurt inhielden maar veel verder gingen dan dat - het gaat immers om een volledige herinrichting- blijkt ook uit het antwoord dat werd gegeven door de bevoegde minister op de parlementaire vraag nr. 120 dd. 6 december 2002 in het Vlaams Parlement van de heer Carl Decaluwé waarom de heraanleg van de Oostlaan in Ardooie niet was gerealiseerd in 2002. Het antwoord van de minister luidde als volgt:

‘Aanvankelijk werd het project N37 ‘Oostlaan te Ardooie’ op het driejarenprogramma 2002-2004 ondergebracht onder de rubriek ‘structureel onderhoud wegverharding’, gezien de zeer slechte staat van de betonverharding van deze gewestweg. Ondertussen was (in 2001) het mobiliteitsplan van Ardooie in ontwikkeling en bleek dat het niet meer verantwoord zou zijn het huidige dwarsprofiel van de Oostlaan door onderhoudswerken te bestendigen, maar dat er beter zou overgegaan worden tot een volledige herinrichting, om zo ook de N37 aan te passen aan zijn categorisering als primaire II-weg volgens het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Ook de drie belangrijke kruispunten (N37-Meulebeeksestraat, N37-Kortrijksestraat/Izegemstraat en N37-Roeselaarstraat) moeten heraangelegd worden.

De start van de werken kan eind 2003 of begin 2004 verwacht worden.

Het bedrag van 60.000.000 BEF (of 1.487.357,00 euro) dat uitgetrokken was op het driejarenprogramma 2002-2004 voor structurele onderhoudswerken, werd inmiddels opgetrokken tot 2 miljoen euro. Dit bedrag zal heropgenomen worden op het investeringsprogramma 2003.’ (Vlaams Parlement, Vragen en Antwoorden - Nr. 8 - 31 januari 2003, p. 1428)

Het Vlaams Gewest trekt volgens het antwoord 2.000.000 euro uit om de enkele kilometers tussen de Pittemsestraat en de R32 volledig te heraanleggen. Het Gewest kan dan ook niet voorhouden dat het hier om beperkte kortetermijnmaatregelen zou gaan zeker nu er ook onteigeningen mee gepaard gaan.

Het project werd tot op heden niet gerealiseerd alhoewel het bestreden besluit reeds van 3 maart 2005 dateert. De gemeente zou dan ook verschillende jaren nadien niet kunnen opwerpen dat een project, dat daarenboven niet beperkt is tot enkele kleine ingrepen, prioritair is. (Cf. Gecoördineerd antwoord op vraag nr. 31 van 8 november 2007 van Frans Peeters door de Vlaams minister van mobiliteit, sociale economie en gelijke kansen)

Op bladzijde 28 van het verslag stelt het Auditoraat dat het bestreden B.P.A. werd ingegeven vanuit een bekommernis van verkeersveiligheid. Het Auditoraat verwijst o.m. naar de projectnota dd. 1 oktober 2002 en de nota ten behoeve van de wijziging van ruimtelijke uitvoeringsplannen. In deze laatste

nota staat er inderdaad zoals gesteld door het Auditoraat dat structureel onderhoud dringend noodzakelijk is. Beroepers vestigen er echter andermaal de aandacht op dat het project oorspronkelijk enkel het structureel onderhoud van de weg beoogde waarvoor er geen nieuw B.P.A. nodig was maar nadien evolueerde tot een volledige herinrichting van de Oostlaan. Dit wordt uitdrukkelijk bevestigd door de Minister in het hierboven aangehaalde antwoord op de parlementaire vraag nr. 120 dd. 6 december 2002.

Beroepers vernemen dat er om budgettaire redenen kan afgeweken worden van de gangbare procedures om gewestwegen te herinrichten indien beperkte kortetermijnmaatregelen de verkeersveiligheid verbeteren en de langetermijnvisie niet wordt gehypothekeerd. In casu blijkt echter uit het dossier dat de tegenpartij zelf oordeelde dat het uitvoeren van het project N37 'Oostlaan te Ardooie' niet verantwoord is zonder dat er eerst een streefbeeldstudie wordt opgemaakt die betrekking heeft op de hele N37 Roeselare-Tielt. Tot op heden werd er immers nog niets ondernomen om over te gaan tot de herinrichting van deze laan en uit de hieronder aangehaalde citaten blijkt dat de tegenpartij een geïntegreerde verkeerspolitiek wenst te voeren. Het Vlaams Gewest geeft dan ook toe dat de heraanleg van de Oostlaan tot haar bevoegdheid behoort en dient gekaderd te worden binnen de eventuele volledige heraanleg van de gehele N37 om te verhinderen dat de volledige heraanleg van de N37 wordt gehypothekeerd. Dit strookt overigens met de opmerkingen die werden gemaakt door haar diensten tijdens de opmaak van het B.P.A..

Dat het Vlaams Gewest oordeelt dat een gedeeltelijke herinrichting van een gewestweg de herinrichting van de andere delen niet mag belemmeren, en dit zelfs als de gedeeltelijke herinrichting de verbetering van de verkeersveiligheid beoogt, blijkt eveneens uit het gecoördineerd antwoord van de bevoegde Minister op vraag nr. 31 van 8 november 2007 van het parlementslid Frans Peeters. In dit antwoord stelde de Minister:

'Indien beperkte kortetermijnmaatregelen ontoereikend blijven of de langetermijnvisie zouden hypothekeren, moet het streefbeeld verder worden uitgewerkt met inbegrip van eventuele MER- en GRUP-procedures'

In het persbericht van de heer Carl Decaluwé dd. 10 januari 2006 wordt gesteld dat de streefbeeldstudie die wordt uitgevoerd in verband met de N37 eveneens betrekking heeft op de Oostlaan. Men leest er:

'Deze streefbeeldstudie moet de wegbeheerder uiteindelijk een totaalbeeld van herinrichting geven voor het beschouwde vak om andere delen ervan herin te richten en om vragen van lokale besturen en particulieren te kunnen beantwoorden.' (...)

Dit wordt overigens bevestigd door een verklaring in de pers van de heer Ir. Marc Piesens, districthoofd Wegen en Verkeer in Pittem in de krant Het Nieuwsblad dd. 2 oktober 2007. Hij wordt in het artikel als volgt geciteerd:

'Er is een studie in de maak om de hele N37 Roeselare-Tielt duurzaam veiliger te maken. Ook het kruispunt Rijsselende maakt daar uiteraard deel van uit, maar of dat tot de aanleg van een rotonde of een tunnel zal leiden, valt nog af te wachten.' (...)

Beroepers vernamen van het districthoofd dat deze studie zich in een eindfase bevindt en dat er niettegenstaande dat de Oostlaan in deze studie niet wordt vermeld rekening werd gehouden met dit project zoals goedgekeurd door het aangevochten besluit. De facto heeft de studie dan ook betrekking op de hele N37. Het niet opnemen van de Oostlaan in de streefbeeldstudie heeft enkel te maken met het bestaan van het aangevochten besluit en is onverenigbaar met de ratio van een streefbeeldstudie.

De hierboven aangehaalde citaten benadrukken dat de initiatieven voor de volledige herinrichting van de N37 'Oostlaan te Ardooie' dienen uit te gaan van het Vlaams Gewest nu zij deze weg beheert en niet van de gemeente. Het is

enkel nadat het Vlaams gewest het kader heeft geschapen samen met de betrokken gemeente dat de gemeente de passende stedenbouwkundige maatregelen kan nemen. De gemeente Ardooie kon dan ook niet zelfstandig optreden om de gewestweg N37 volledig herin te richten voor het gedeelte dat zich op haar grondgebied bevindt maar diende de initiatieven van het Vlaams Gewest af te wachten.

Beroepers wijzen erop dat de Vlaamse Overheid op haar eigen website ondermeer het volgende verstaat onder ‘beheer’ van een gewestweg:

‘de aanleg, verbetering en onderhoud van die wegen en bruggen erover (...)’

Beroepers betwisten dat de door het Auditoraat geciteerde rechtspraak in verband met de exacte ligging van gewestwegen in casu van toepassing zou zijn. Door een gewestweg niet op de exact door het gewestplan voorziene plaats te leggen wordt de verkeersstroom immers niet belemmerd. Het spreekt voor zich dat een volledige herinrichting wel dit effect kan hebben.

Het B.P.A. steunt dus op een beslissing van een niet-bevoegde overheid en kan niet gekaderd worden binnen initiatieven op het niveau van het Vlaams Gewest. Inderdaad, het Vlaams Gewest voert een streefbeeldstudie uit als wegbeheerder maar deze studie is slechts een eerste aanzet voor verdere planning. Een streefbeeld dient verder te worden uitgewerkt met inbegrip van MER- en GRUP-procedures (zie derde middel)”.

2.1.2. Onderzoek van het middel

2.1.2.1. Artikel 134 van de gecoördineerde Grondwet bepaalt:

“Art. 134. De wetten ter uitvoering van artikel 39 bepalen de rechtskracht van de regelen die de organen, welke zij oprichten, uitvaardigen in de aangelegenheden, welke zij aanduiden.

Zij kunnen aan deze organen de bevoegdheid toekennen om decreten met kracht van wet uit te vaardigen op het gebied en op de wijze die zij bepalen”.

De verzoekende partijen zetten niet uiteen op welke wijze deze bepaling door het bestreden besluit wordt geschonden. Het middel is in zoverre niet ontvankelijk.

2.1.2.2. Artikel 117 van de Nieuwe Gemeentewet, van toepassing op het ogenblik van het bestreden besluit, bepaalt:

“Art. 117. De gemeenteraad regelt alles wat van gemeentelijk belang is; hij beraadslaagt over elk ander onderwerp dat de hogere overheid hem voorlegt.

Alleen in de gevallen bij de wet, het decreet of de ordonnatie uitdrukkelijk bepaald, moeten de besluiten van de raad door de toezichthoudende overheid worden goedgekeurd”.

Het voorlopig en definitief aannemen van een bijzonder plan van aanleg behoort krachtens artikel 20 van het decreet betreffende de ruimtelijke

ordering, gecoördineerd op 22 oktober 1996 (hierna: het gecoördineerd decreet) tot de bevoegdheid van de gemeenteraad.

In zoverre in het middel de schending van artikel 117 van de Nieuwe Gemeentewet wordt aangevoerd, is het middel niet gegrond.

2.1.2.3. Artikel 10, eerste lid van het gecoördineerd decreet bepaalt dat het gewestplan bevat: “1/ de aanduiding van de bestaande toestand; 2/ de maatregelen van aanleg, vereist om te voldoen aan de economische en sociale behoeften van het gewest; 3/ de maatregelen ter verbetering van het net der voornaamste verkeerswegen.”, en kan het eveneens bevatten: “1/ algemene voorschriften van esthetische aard; 2/ geheel of ten dele de zaken die in een gemeentelijk algemeen plan zijn opgenomen overeenkomstig de navolgende opsomming.”

Artikel 13 van hetzelfde decreet bepaalt dat het algemeen plan van aanleg voor het gehele grondgebied van de gemeente aangeeft: “1/ de bestaande toestand; 2/ de algemene bestemming van verschillende delen van het grondgebied voor bewoning, nijverheid, landbouw of enig ander grondgebruik; 3/ het tracé van de voornaamste in het bestaande verkeerswegennet te brengen wijzigingen met inachtneming van de aanwijzingen van de administratie Wegen en Verkeer van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap wat de Gewestwegen, en van de provinciale technische dienst wat de provinciale wegen betreft”. Artikel 14, eerste lid bepaalt dat het bijzonder plan van aanleg voor het deel van het gemeentelijk grondgebied aangeeft, onder meer: “3/ het tracé van alle in het bestaande verkeerswegennet te brengen wijzigingen”.

Uit de voormelde bepalingen volgt dat gewestplannen zich, zowel met betrekking tot de bestemmingen van de verscheidene gebieden, als met betrekking tot de maatregelen ter verbetering van het net der voornaamste verkeerswegen, tot algemene aanduidingen kunnen beperken, en dat meer gedetailleerde aanduidingen wat “het tracé van de voornaamste in het bestaande verkeerswegennet aan te brengen wijzigingen” en “het tracé van alle in het bestaande verkeerswegennet aan te brengen wijzigingen” betreft daarentegen in beginsel dienen te worden opgenomen in gemeentelijke algemene, respectievelijk bijzondere plannen van aanleg. Een bijzonder plan van aanleg kan dan ook voorzien in de aanleg van een rotonde op een kruising van wegen, ook al is één van deze wegen een gewestweg.

2.1.2.4. In zoverre de verzoekende partijen de schending aanvoeren van het in het richtinggevend gedeelte van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen verwoorde subsidiariteitsbeginsel -en los van de vraag of dit “beginsel” een “rechtsregel” is die het voorwerp van een middel kan uitmaken- dient te worden vastgesteld dat dit beginsel enkel betrekking heeft op de opmaak van ruimtelijke uitvoeringsplannen, en niet op plannen van aanleg die worden aangenomen en goedgekeurd overeenkomstig de bepalingen van de artikelen 12 tot 34 van het gecoördineerd decreet. Het middel is in zoverre niet dienstig.

2.1.2.5. Het middel kan in geen van zijn onderdelen worden aangenomen.

2.2. Tweede middel

2.2.1. Standpunt van de partijen

2.2.1.1. In een tweede middel voeren de verzoekende partijen de schending aan van “artikel 16 van de Grondwet, en onder meer het voorzorgsbeginsel, het spaarzaamheidsbeginsel en het gezond verstand en het redelijkheidsbeginsel”.

Zij zetten dit middel uiteen als volgt:

“Doordat, het op evidente wijze uit de voorgenomen werken blijkt dat de inrichting van opeenvolgende rotondes op een zeer drukke weg de onveiligheid voor de zwakke weggebruikers zal in de hand werken.

En doordat, er helemaal geen afweging is gebeurd van de voor- en nadelen van de inrichting van een rotonde, ten aanzien van een ondertunneling,

Terwijl onder andere uit artikel 16 van de Grondwet moet afgeleid worden dat het openbaar nut alleen maar kan nagestreefd worden door een verhoogde veiligheid en niet omgekeerd.

En terwijl, een bestemmingsplan en medegaand onteigeningsplan uiteraard moet steunen op een grondige afweging van de voor- en nadelen van het project ten aanzien van alternatieve oplossingen.

En terwijl dergelijke overwegingen van openbaar nut en een afweging van alternatieven in casu ontbreekt.

En terwijl aldus het artikel 16 van de Grondwet geschonden is, nu niet kan worden aangetoond dat de beperkingen aangebracht door het B.P.A. ten algemene nutte gebeuren.

En terwijl de afwezigheid van deze overwegingen neerkomt op een schending van het redelijkheidsbeginsel, het voorzorgsbeginsel en het spaarzaamheidsbeginsel als algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

Toelichting

Het Hof van Cassatie heeft in een vergelijkbare zaak zeer duidelijk gesteld dat veiligheidsproblemen ook problemen zijn van openbaar nut en dat derhalve

de inrichting van een weg op onveilige wijze valt onder de toetsing van het onteigeningsbesluit en bestemmingsplan aan artikel 16 van de Grondwet.

Er wordt verwezen naar de diverse uitspraken van de onteigeningsrechters in de zaak Immobilière de Chaumont, (...)”.

2.2.1.2. De tweede verwerende partij antwoordt:

“1 Verzoekende partijen putten een tweede middel uit de vermeende schending van art. 16 G.W..

De overheid zou niet afdoende de voor- en nadelen van rotondes ten opzichte van alternatieven afgewogen hebben zodat het geenszins bewezen is dat de onteigening ten algemene nutte gebeurt.

2 Uit de projectnota en de memorie van toelichting (...) blijkt zeer duidelijk dat de overheid de diverse mogelijkheden wel degelijk onderzocht heeft. Het principe van rotondes werd uitgebreid afgewogen tegenover de mogelijkheid verkeerslichten te installeren of te zorgen voor ondertunneling.

Het is een loutere opportuniteitsbeoordeling van de overheid waar noch de Raad van State noch de burger zich kunnen in mengen, tenzij die beoordeling kennelijk onredelijk zou zijn, wat door verzoekende partijen zelfs niet beweerd wordt, laat staan bewezen.

Terzake dient trouwens herhaald te worden dat dit in se kritiek is op een mogelijks toekomstig besluit (de bouwvergunning) en niet op het bestreden besluit als zodanig dat slechts een algemeen wettelijk kader schept.

3 Hoe dan ook kan niet ernstig betwist worden dat rotondes op een drukke verkeersweg de veiligheid ernstig verbeteren ter hoogte van voormalige kruispunten. De onteigening gebeurt in het algemeen belang en niet ten voordele van één of ander particulier”.

2.2.1.3. In de memorie van wederantwoord dupliceren de verzoekende partijen:

“De tegenpartij meent dat het algemeen nut wel degelijk werd aangetoond en dat bovendien dit in se kritiek is op een toekomstig, en dus nog niet bestreden, besluit.

Beroepers merken echter op dat er nergens duidelijk een afweging is gebeurd van de voor- en nadelen van de inrichting van een rotonde, ten aanzien van een ondertunneling, terwijl het uit de voorgenomen werken blijkt dat de inrichting van opeenvolgende rotondes op een zeer drukke weg de onveiligheid voor de zwakke weggebruikers zal in de hand werken.

Nochtans moet onder andere uit artikel 16 van de Grondwet afgeleid worden dat het openbaar nut alleen maar kan nagestreefd worden door een verhoogde veiligheid en niet omgekeerd.

Het Hof van Cassatie heeft in een vergelijkbare zaak immers zeer duidelijk gesteld dat veiligheidsproblemen ook problemen zijn van openbaar nut en dat derhalve de inrichting van een weg op onveilige wijze valt onder de toetsing van het onteigeningsbesluit en bestemmingsplan aan artikel 16 van de Grondwet.

Er wordt verwezen naar de diverse uitspraken van de onteigeningsrechters in de zaak Immobilière de Chaumont, (...)

Het algemeen nut van deze rotondes ten opzichte van een ondertunneling blijkt echter allesbehalve voldoende uit het administratief dossier.

Bovendien is, zoals hierboven reeds werd uiteengezet, de vaststelling van het BPA dusdanig verregaand dat er geen keuzevrijheid is in de toekomst voor verdere beleidsbeslissingen waarbij men dan zou kiezen ten voor- of ten nadele van rotondes. De beslissing is met andere woorden dusdanig bepalend dat door deze beslissing reeds deze afweging betreffende het algemeen nut diende te geschieden”.

2.2.1.4. In de laatste memorie laten de verzoekende partijen nog gelden wat volgt:

“Beroepers merken echter op dat er nergens duidelijk een afweging is gebeurd van de voor- en nadelen van de inrichting van een rotonde, ten aanzien van een ondertunneling, terwijl het uit de voorgenomen werken blijkt dat de inrichting van opeenvolgende rotondes op een zeer drukke weg de onveiligheid voor de zwakke weggebruikers zal in de hand werken.

Nochtans moet onder andere uit artikel 16 van de Grondwet afgeleid worden dat het openbaar nut alleen maar kan nagestreefd worden door een verhoogde veiligheid en niet omgekeerd.

Het Hof van Cassatie heeft in een vergelijkbare zaak immers zeer duidelijk gesteld dat veiligheidsproblemen ook problemen zijn van openbaar nut en dat derhalve de inrichting van een weg op onveilige wijze valt onder de toetsing van het onteigeningsbesluit en bestemmingsplan aan artikel 16 van de Grondwet.

Er wordt verwezen naar de diverse uitspraken van de onteigeningsrechters in de zaak Immobilière de Chaumont, (...)

Het algemeen nut van deze rotondes ten opzichte van een ondertunneling blijkt echter allesbehalve voldoende uit het administratief dossier.

Bovendien is, zoals hierboven reeds werd uiteengezet, de vaststelling van het B.P.A. dusdanig verregaand dat er geen keuzevrijheid is in de toekomst voor verdere beleidsbeslissingen waarbij men dan zou kiezen ten voor- of ten nadele van rotondes. De beslissing is met andere woorden dusdanig bepalend dat door deze beslissing reeds deze afweging betreffende het algemeen nut diende te geschieden”.

2.2.2. Onderzoek van het middel

2.2.2.1. Het “spaarzaamheidsbeginsel” en het “gezond verstand”-beginsel -wat deze “beginselen” ook mogen inhouden- zijn als zodanig geen rechtsbeginselen en kunnen dan ook niet dienstig worden ingeroepen om de onwettigheid van een administratieve rechtshandeling aan te tonen.

Voorts geeft het middel niet aan in welk opzicht “het voorzorgsbeginsel” en artikel 16 van de Grondwet zouden zijn geschonden.

In zoverre de verzoekende partijen de schending inroepen van deze “beginselen” en de bedoelde Grondwetsbepaling is het middel niet ontvankelijk.

2.2.2.2. Voorts dient te worden vastgesteld dat het tot de daartoe door de wet aangewezen overheden behoort het ruimtelijk beleid te bepalen en vast te leggen in plannen van aanleg. In zoverre de verzoekende partijen de schending inroepen van het redelijkheidsbeginsel, beschikt de Raad van State in de uitoefening van het hem opgedragen wettigheidsstoezicht slechts over een marginale toetsingsbevoegdheid.

2.2.2.3. De verzoekende partijen houden voor dat, met het oog op de realisatie van een verhoogde veiligheid ten aanzien van de zwakke weggebruikers, “een afweging van alternatieven” zou ontbreken, “dat de inrichting van opeenvolgende rotondes op een zeer drukke weg de onveiligheid voor de zwakke weggebruikers zal in de hand werken” en “er helemaal geen afweging is gebeurd van de voor- en nadelen van de inrichting van een rotonde, ten aanzien van een ondertunneling”.

2.2.2.4. Uit de stukken van het administratief dossier, en meer bepaald de projectnota van 1 oktober 2002 van de afdeling Wegen en Verkeer West-Vlaanderen, blijkt dat alternatieven werden onderzocht en beoordeeld.

Ten aanzien van het alternatief om de kruispunten opnieuw met verkeerslichten uit te rusten werd overwogen dat dit alternatief potentieel gevaarlijke kruispunten zou creëren, waarbij wordt besloten dat rotonden de aangewezen kruispuntinrichtingen zijn om deze specifieke verkeersproblematiek veilig te kunnen oplossen:

“Wij kiezen de drie belangrijkste kruispunten herin te richten als rotonden.

Deze keuze heeft uiteraard vooral te maken met de keerbewegingen van de vele vrachtwagens. Ingevolge de scheiding van verkeerssoorten kan straks niet meer zoals nu eender waar van op de N37 en vanaf de aangelanden de andere kant van de weg worden bereikt. Via ventwegen moeten we het verkeer van en voor de bedrijven naar de behouden kruispunten brengen waar het elke richting moet kunnen kiezen.

De kruispunten opnieuw met verkeerslichten uitrusten zou voor de keerbewegingen van de vrachtwagens de aanleg van grote lussen aansluitend op de lokale wegen noodzakelijk maken. Hierdoor zouden we enerzijds nieuwe potentieel gevaarlijke kruispunten creëren en anderzijds tot enorme onteigeningen moeten overgaan.

Rotonden menen wij dan ook de aangewezen kruispuntinrichtingen om deze specifieke verkeersproblematiek veilig te kunnen oplossen”.

Ten aanzien van het alternatief van een ondertunneling werd in voormelde nota het volgende overwogen :

“Op vandaag is het niet onze wens tunnels te bouwen op de drie belangrijkste kruispunten. Tunnels bieden uiteraard een aantal voordelen :

- een betere doorstroming voor zowel het doorgaand als voor het plaatselijk verkeer;
- een minder complexe verkeerssituatie op de rotonden die hoe dan ook nodig blijven voor de keerbewegingen van de voertuigen;
- de zwakke weggebruikers kunnen de rotonden ingevolge de mindere verkeersdruk vlotter en veiliger oversteken;

Maar tunnels betekenen ook een grotere barrière en des te meer indien ingevolge de korte afstanden tussen de te behouden kruispunten het opportuener is een doorlopende tunnelbak te construeren”.

In de projectnota wordt in verband met de ondertunneling nog het volgende gesteld:

“Voorliggend ontwerp is getekend vanuit de optie het wegvak herin te richten voor de huidige intensiteiten. Wellicht is er een kleine restcapaciteit. Hierbij zijn de principes van het RSV gehanteerd zonder evenwel specifieke aandacht te besteden aan de doorstroming.

Worden de uitspraken van het multimodaal model werkelijkheid, weze het zelfs maar voor de helft, dan zal op korte termijn na de uitvoering van zowel dit project als van de sluiting van de R32 om Roeselare, de capaciteit van deze N37 dienen verhoogd door de bouw van tunnels.

Wij menen dat we, ingevolge de dringende zorg die deze weg om reden van de slechte toestand van de verharding nodig heeft, dit ontwerp kunnen verantwoorden”.

2.2.2.5. Uit hetgeen voorafgaat blijkt dat, in tegenstelling tot hetgeen de verzoekende partijen voorhouden, wel degelijk alternatieven werden onderzocht en tegen elkaar afgewogen, ook wat het aspect verkeersveiligheid betreft. Bij het maken van de beleidskeuze is verkeersveiligheid één van de aspecten, maar uiteraard niet het enige. De verzoekende partijen brengen geen argumenten bij waaruit zou kunnen blijken dat de voormelde beoordeling kennelijk onredelijk is.

2.2.2.6. De door de verzoekende partijen aangevoerde schending van artikel 16 van de Grondwet is gekoppeld aan het hiervoor ongegrond bevonden middelonderdeel, en kan derhalve evenmin worden aangenomen.

2.2.2.7. Het middel moet worden verworpen.

2.3. Derde middel

2.3.1. Standpunt van de partijen

2.3.1.1. In een derde middel voeren de verzoekende partijen de schending aan van “artikel 2, lid 1, artikel 4, lid 1, artikel 5 tot en met 10 juncto Bijlage 1 van Richtlijn 85/33/EEG betreffende de milieueffectenbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten, zoals gewijzigd door Richtlijn 97/11/EG en met artikel 4.1.1.§1, artikel 4.3.1; artikel 4.3.2.§1 lid 2 en artikel 4.3.7. van het Decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid, zoals gewijzigd door het Decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid, zoals gewijzigd door het Decreet van 18 december 2002; en de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, meer bepaald het principe van de fair-play”. De verzoekende partijen adstrueren hun derde middel meer bepaald als volgt:

“Doordat het bestreden besluit niet werd onderworpen aan een MER.

Terwijl, de aangehaalde voorschriften uitdrukkelijk stellen dat bij grootschalige wegenisprojecten een milieueffectenrapport noodzakelijk is;

En terwijl de beginselen van het fair-play als beginsel van behoorlijk bestuur verbieden dat een project wordt opgesplitst met als gevolg dat het eventueel kan ontsnappen aan de milieueffectenrapportageplicht.

En terwijl het bestreden besluit de goedkeuring inhoudt van de herziening van een B.P.A., met het oog op de herinrichting van een gewestelijke weg.

En terwijl deze herinrichting duidelijk kadert binnen een grotere visie, zoals ook mag blijken uit de verschillende stukken van het administratief dossier. Zo adviseerde de afdeling ROHM West-Vlaanderen in de memorie van toelichting bij het ontwerp B.P.A. dd. 21 juni 2004 de herziening van het B.P.A. ongunstig. Zij stelde daarbij ‘Betreffende fragmentaire herziening van het bovenvermeld B.P.A. ten gevolge van de aanleg van de geplande rotonde dient te kaderen in een algemene en globale visie ten aanzien van de heraanleg van de N37. Omwille van het op heden nog ontbreken van informatie terzake kan nu nog geen onderbouwde ruimtelijke afweging worden gemaakt van dit ontwerp. Zolang dat deze globale ruimtelijk context niet voldoende gekend is, dienen wij dit ontwerp ongunstig te adviseren’.

En terwijl ook uit het verslag van de plenaire vergadering van de gemeenteraad van de gemeente Ardooie dd. 19 december 2003 (zoals geciteerd in de memorie van toelichting bij het ontwerp B.P.A. dd. 21 juni 2004) blijkt dat er sprake is van een groter project. Dat men in dit verslag immers benadrukt dat ‘Volgens het RSV (Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen) is de N37 een primaire weg. Dit impliceert dat de inrichting moet gebeuren op Vlaams niveau via een gewestelijk uitvoeringsplan. Er moet een duidelijke visie zijn en op basis van een streefbeeld moeten afspraken worden gemaakt. ...De provincie wenst van AWW een visie over gans de weg.’

En terwijl de goedkeuring van de herziening van het B.P.A. aldus kadert in een groter geheel, en er dus sprake is van een project in de zin van artikel 4.1.1. van het Decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid, zoals gewijzigd door het Decreet van 18 december 2002.

En terwijl dit besluit aldus diende onderworpen te worden aan een MER.

En terwijl het bestreden besluit hieraan tracht te ontsnappen door het project niet in zijn geheel te laten goedkeuren, maar te trancheren in diverse kleinere projecten, met als enige doel niet onderworpen te zijn aan een MER.

En terwijl dergelijke praktijken echter niet aanvaard kunnen worden, zoals ook mag blijken uit de rechtspraak van de Raad van State, nr. 53.023, Mouton, dd. 20 april 1995.

En terwijl het bestreden besluit aldus de wettelijke bepalingen in verband met milieueffectenrapportering alsook het principe van de fair-play als algemeen beginsel van behoorlijk bestuur schendt”.

2.3.1.2. De tweede verwerende partij antwoordt:

“1 Verzoekende partijen putten een derde middel uit de vermeende schending van de EEG Richtlijn 85/337, stellende dat in casu een MER diende opgemaakt geweest te zijn.

Door het zogenaamd opsplitsen van de heraanleg van de volledige N37 in diverse kleinere projecten zou de overheid pogen aan die verplichting te ontsnappen evenals de fair play schenden.

2 In het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid, meer bepaald art. 4.3.1 e.v. is opgenomen dat een MER dient opgemaakt te worden in de gevallen bepaald door de Vlaamse Regering.

Deze verplichting geldt echter vooreerst enkel en alleen voor de procedures waarin een vergunning wordt aangevraagd met het oog op de concrete uitvoering van plannen. Zoals gezegd, wordt in casu geen vergunning voor de uitvoering van werken aangevraagd. Enkel de ordening van het plangebied wordt vastgelegd.

Daarenboven tonen verzoekende partijen helemaal niet aan dat de voorgenomen werken vallen onder het toepassingsgebied van art. 2 van het Besluit van de Vlaamse Regering van 23.03.1989 houdende bepaling voor het Vlaams Gewest van de categorieën van werken en handelingen, andere dan hinderlijke inrichtingen, waarvoor een milieueffectrapport is vereist voor de volledigheid van de aanvraag om bouwvergunning.

Het opschrift van het Besluit alleen al bevestigt dat het MER enkel noodzakelijk is voor bouwaanvragen en niet voor BPA-wijzigingen.

3 Ook de principes van de fair play zijn geenszins geschonden. De gemeente Ardooie neemt een initiatief voor de verbetering van de verkeersveiligheid op haar grondgebied. Voor andere grondgebieden is zij niet bevoegd, zodat zij uiteraard niet moedwillig kan opsplitsen.

Daarenboven is de fair play geen beginsel van behoorlijk bestuur dat als zodanig een vernietigingsgrond zou kunnen uitmaken (...)”.

2.3.1.3. In hun memorie van wederantwoord dupliceren de verzoekende partijen:

“Artikel 1 van de Richtlijn 85/33/EEG betreffende de milieueffectenbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten, zoals gewijzigd door Richtlijn 97/11/EG bepaalt wat er dient verstaan te worden onder ‘projecten’. Onder ‘project’ wordt verstaan het uitvoeren van bouwwerken of tot stand brengen van andere installaties of werken enerzijds, en anderzijds alle andere ingrijpen in het natuurlijk milieu, zoals daar zijn de aanleg van autowegen. In casu is er sprake van een grootschalig wegenisproject.

Het kan niet genoeg benadrukt worden dat de gemeente deze plicht tot MER tracht de ontduiken door zogenaamde fragmentering. Deze herinrichting kadert immers duidelijk binnen een grotere visie, zoals ook mag blijken uit de verschillende stukken van het administratief dossier. Zo adviseerde de afdeling ROHM West-Vlaanderen in de memorie van toelichting bij het ontwerp B.P.A. dd. 21 juni 2004 de herziening van het B.P.A. ongunstig. Zij stelde daarbij ‘Betreffende fragmentaire herziening van het bovenvermeld B.P.A. ten gevolge

van de aanleg van de geplande rotonde dient te kaderen in een algemene en globale visie ten aanzien van de heraanleg van de N37. Omwille van het op heden nog ontbreken van informatie terzake kan nu nog geen onderbouwde ruimtelijke afweging worden gemaakt van dit ontwerp. Zolang dat deze globale ruimtelijk context niet voldoende gekend is, dienen wij dit ontwerp ongunstig te adviseren’.

Ook uit het verslag van de plenaire vergadering van de gemeenteraad van de gemeente Ardooie dd. 19 december 2003 (zoals geciteerd in de memorie van toelichting bij het ontwerp B.P.A. dd. 21 juni 2004) blijkt dat er sprake is van een groter project. Dat men in dit verslag immers benadrukt dat ‘Volgens het RSV (Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen) is de N37 een primaire weg. Dit impliceert dat de inrichting moet gebeuren op Vlaams niveau via een gewestelijk uitvoeringsplan. Er moet een duidelijke visie zijn en op basis van een streefbeeld moeten afspraken worden gemaakt. ...De provincie wenst van AWV een visie over gans de weg.’

De goedkeuring van de herziening van het B.P.A. kadert aldus in een groter geheel, en er is dus sprake van een project in de zin van artikel 4.1.1. van het Decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid, zoals gewijzigd door het Decreet van 18 december 2002.

Nu de keuzevrijheid van latere beslissingsnemers, bijvoorbeeld in verband met de bouwvergunning, onbestaand is door de allesomvattende bepalingen van het B.P.A., dient deze beslissing tot vaststelling van het B.P.A. dan ook zelf reeds onderworpen te worden aan een milieueffectenrapportering.

De tegenpartij kan evenmin ter verdediging van het niet bestaan van een MER opwerpen dat, hoewel het project grootschalig is, zij slechts beslissingen kan nemen betreffende haar grondgebied. Dit is immers geen beletsel om een MER te organiseren op haar grondgebied. Zij zal of een MER dienen te doen, of dienen af te zien van grootschalige projecten...

Het bestreden besluit schendt aldus de wettelijke bepalingen in verband met milieueffectenrapportering, alsook het principe van de fair-play als algemeen beginsel van behoorlijk bestuur”.

2.3.1.4. In de laatste memorie laten de verzoekende partijen nog gelden wat volgt:

“Artikel 1 van de Richtlijn 85/33/EEG betreffende de milieueffectenbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten, zoals gewijzigd door Richtlijn 97/11/EG bepaalt wat er dient verstaan te worden onder ‘projecten’. Onder ‘project’ wordt verstaan het uitvoeren van bouwwerken of tot stand brengen van andere installaties of werken enerzijds, en anderzijds alle andere ingrijpen in het natuurlijk milieu, zoals daar zijn de aanleg van autowegen. In casu is er sprake van een grootschalig wegenisproject.

De voorgenomen werken zijn in ieder geval onderworpen aan een MER in het kader van de Richtlijn 2001/42/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde programma’s, die worden voorbereid met betrekking tot ‘... ruimtelijke ordening of grondgebruik’ en die het kader vormen van toekomstige vergunningen.

Het kan niet genoeg benadrukt worden dat de gemeente deze plicht tot MER tracht te ontduiken indien zij dan de bevoegdheid had om de gewestweg volledig te herinrichten, quod non, door zogenaamde fragmentering. Deze herinrichting kadert immers duidelijk binnen een grotere visie, zoals ook mag blijken uit de verschillende stukken van het administratief dossier. Zo

adviseerde de afdeling ROHM West-Vlaanderen in de memorie van toelichting bij het ontwerp B.P.A. dd. 21 juni 2004 de herziening van het B.P.A. ongunstig. Zij stelde daarbij:

‘Betreffende fragmentaire herziening van het bovenvermeld B.P.A. ten gevolge van de aanleg van de geplande rotonde dient te kaderen in een algemene en globale visie ten aanzien van de heraanleg van de N37. Omwille van het op heden nog ontbreken van informatie terzake kan nu nog geen onderbouwde ruimtelijke afweging worden gemaakt van dit ontwerp. Zolang dat deze globale ruimtelijk context niet voldoende gekend is, dienen wij dit ontwerp ongunstig te adviseren’.

Ook uit het verslag van de plenaire vergadering van de gemeenteraad van de gemeente Ardooie dd. 19 december 2003 (zoals geciteerd in de memorie van toelichting bij het ontwerp B.P.A. dd. 21 juni 2004) blijkt dat er sprake is van een groter project. Dat men in dit verslag immers benadrukt dat:

‘Volgens het RSV (Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen) is de N37 een primaire weg. Dit impliceert dat de inrichting moet gebeuren op Vlaams niveau via een gewestelijk uitvoeringsplan. Er moet een duidelijke visie zijn en op basis van een streefbeeld moeten afspraken worden gemaakt. ...De provincie wenst van AWW een visie over gans de weg.’

De goedkeuring van de herziening van het B.P.A. kadert aldus in een groter geheel, en er is dus sprake van een project in de zin van artikel 4.1.1. van het Decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid, zoals gewijzigd door het Decreet van 18 december 2002.

Dit wordt overigens inmiddels bevestigd door de streefbeeldstudie ‘Vak Ardooie vanaf Pittemsestraat tot kruispunt Deinzesteenweg (N35)’ en de verklaring die werd afgelegd door Ir. Pissens, districthoofd Wegen en Verkeer in Pittem, aan de krant het Nieuwblad dd. 2 oktober 2007 zoals hierboven aangehaald.

Nu de keuzevrijheid van latere beslissingsnemers, bijvoorbeeld in verband met de bouwvergunning, onbestaand is door de allesomvattende bepalingen van het B.P.A., dient deze beslissing tot vaststelling van het B.P.A. dan ook zelf, indien deze dan rechtmatig zou zijn -quod non-, reeds onderworpen te worden aan een milieueffectenrapportering.

De gemeente kan evenmin ter verdediging van het niet bestaan van een MER opwerpen dat, hoewel het project grootschalig is, zij slechts beslissingen kan nemen betreffende haar grondgebied. Dit is immers geen beletsel om een MER te organiseren op haar grondgebied. Zij zal of een MER dienen te doen, of dienen af te zien van grootschalige projecten...

Het bestreden besluit schendt aldus de wettelijke bepalingen in verband met milieueffectenrapportering, alsook het principe van de fair-play als algemeen beginsel van behoorlijk bestuur”.

2.3.2. Onderzoek van het middel

2.3.2.1. Een door de Raad van de Europese Unie uitgevaardigde richtlijn kan in voorkomend geval slechts directe werking hebben indien de richtlijn bij afloop van de omzettingstermijn niet of niet correct in het nationaal recht is omgezet.

Te dezen dient te worden vastgesteld dat de Richtlijn 85/33/EEG van 27 juni 1985 betreffende de milieu-effectbeoordeling van bepaalde openbare en

particuliere projecten, zoals gewijzigd door de Richtlijn 97/11/EG van de Raad van 3 maart 1997 tot wijziging van voormelde richtlijn, werd omgezet in het Belgische recht door het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid, zoals gewijzigd bij het decreet van 18 december 2002 tot aanvulling van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid met een titel betreffende de milieueffect- en veiligheidsrapportage, en het besluit van de Vlaamse regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage.

De verzoekende partijen beweren niet dat deze omzetting niet correct is.

In zoverre het middel de schending inroept van voormelde richtlijn is het niet ontvankelijk.

2.3.2.2. Artikel 2, § 1 van het besluit van de Vlaamse regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage, bepaalt dat de categorieën waarvoor overeenkomstig artikel 4.3.2, § 1, § 2 en § 3 van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid een project-MER moet worden opgesteld, zijn vermeld in bijlage I en bijlage II van dit besluit.

In bijlage I wordt onder “de categorieën van projecten die overeenkomstig artikel 4.3.2, § 1 van het decreet aan de project-m.e.r. worden onderworpen en waarvoor een project-MER moet worden opgesteld” vermeld:

“9) Aanleg van autosnelwegen en autowegen, met inbegrip van de hoofdwegen.

10) Aanleg van nieuwe wegen met vier of meer rijstroken, of verlegging en/of verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken, indien de nieuwe weg, of het verlengde en/of verbrede weggedeelte een ononderbroken lengte van 10 km of meer heeft”.

In bijlage II wordt onder “de categorieën die overeenkomstig artikel 4.3.2, § 2 en § 3 van het decreet aan de project-m.e.r. worden onderworpen maar waarvoor de initiatiefnemer een gemotiveerd verzoek tot ontheffing kan indienen” vermeld:

“10 e) Aanleg van wegen met 4 of meer rijstroken over een lengte van 1 km tot 10 km, Aanleg van wegen met 2 of meer rijstroken over een lengte van 10 km of meer,

Aanleg van verharde wegen die over een ononderbroken lengte van 1 km of meer in een bijzonder beschermd gebied zijn gelegen”.

2.3.2.2.3 De door het thans bestreden bijzonder plan van aanleg voorziene werken hebben geen betrekking op een van de hiervoor vermelde MER-plichtige categorieën van projecten, en diende om deze reden alleen reeds niet te worden onderworpen aan een milieueffectrapportage.

Het middel dient derhalve eveneens in zover het de schending aanvoert van het “fair-play beginsel” door het opsplitsen van het project om eventueel te ontsnappen aan de milieueffectenrapportageplicht, te worden verworpen.

2.3.2.2.4. Het middel is in al zijn onderdelen ongegrond.

2.4. Vierde middel

2.4.1. Standpunt van de partijen

2.4.1.1. In een vierde middel voeren de verzoekende partijen de schending aan van “artikel 21 van het Decreet betreffende de ruimtelijke ordening gecoördineerd op 22 oktober 1996, subsidiair genomen uit de tegenstrijdigheid van de ingeroepen motieven”.

Zij zetten dit middel uiteen als volgt:

“Doordat, het bestreden besluit houdende goedkeuring van de herziening van het B.P.A. niet antwoordt op de door beroepers opgeworpen bezwaren in hun bezwaarschrift dd. 5 augustus 2004.

En terwijl artikel 21 van het Decreet betreffende de ruimtelijke ordening gecoördineerd op 22 oktober 1996, uitdrukkelijk stelt dat een besluit houdende goedkeuring van een gemeentelijk plan van aanleg met redenen dient omkleed te zijn.

En terwijl het ministerieel besluit weliswaar verwijst naar de beslissing van de gemeente dd. 6 september 2004.

En terwijl deze verwijzing naar het besluit van de gemeenteraad van de gemeente Ardooie echter niet kan volstaan om te voldoen aan de motiveringsplicht zoals opgelegd door artikel 21 van het Decreet betreffende de Ruimtelijke Ordening dd. 22 oktober 1996.

En terwijl bovendien het gemeenteraadsbesluit dd. 6 september 2004 zelf onvoldoende motiveert waarom de bezwaren van beroepers ongegrond zouden zijn. Zo ontbreekt een feitelijke grondslag voor het besluit van de gemeenteraad daar waar deze stelt dat aan de eis voor een globale visie, zoals geformuleerd door de afdeling ROHM werd voldaan door een nota van A.W.V. West-Vlaanderen toe te voegen aan het definitieve ontwerp. Beroepers zien niet in in welk opzicht deze nota tegemoet komt aan de verzuchtingen van de afdeling ROHM.

En terwijl het bestreden besluit zelf verder onvoldoende is omkleed met redenen, gezien de door haar opgeworpen motieven tegenstrijdig zijn. Zo stelt het besluit dat de impact van de rotonde plaatselijke van aard is. Dit is echter tegenstrijdig met de bevindingen van het administratief dossier dat de goedkeuring van de herziening van het B.P.A. kadert in de meer algemene herinrichting van de N37, een gewestweg die volgens het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen fungeert als primaire weg II, bevindingen die worden herhaald in het bestreden besluit zelf.

En terwijl deze tegenstrijdigheid in de motivering van het bestreden besluit ertoe leidt dat het besluit niet afdoende gemotiveerd is, en dus niet met redenen is omkleed zoals vereist door artikel 21 van het Decreet Ruimtelijke Ordening dd. 22 oktober 1996”.

2.4.1.2. De tweede verwerende partij antwoordt:

“1 Verzoekende partijen putten een vierde middel uit de vermeende schending van art. 21 van het coördinatiedecreet.

Zij stellen dat in het M.B. niet geantwoord op de door hen ingediende bezwaren terwijl art. 21 van het coördinatiedecreet dergelijke verplichting zou opleggen.

2 De goedkeuring door de Minister is een reglementair besluit dat niet onderworpen is aan de wet op de formele motiveringsverplichting (...).

In het coördinatiedecreet is tevens opgenomen dat enkel een weigeringsbeslissing dient gemotiveerd te worden. Aangezien de Minister niet diende te motiveren, diende hij dus ook niet op de ingediende bezwaren in te gaan.

3 Over de bezwaren werd beraadslaagd, onder meer door de Gecoro (...). De beslissingen waarbij over de bezwaren beraadslaagd werd, maken niet het voorwerp uit van deze procedure zodat dit middel naast de kwestie is.

Hoe dan ook, het volstaat dat de overheid haar besluit onderbouwt (...).

In de memorie van toelichting bij de aanvraag en de projectnota is een duidelijke visie gegeven over de noodzakelijke werken aan de N37. De bezwaren van verzoekende partijen weerleggen die motieven geenszins. Vandaar dat de Vlaamse Minister zijn goedkeuring ook aan de wijziging heeft gegeven.

Een positieve motivering volstaat immers, hoewel in casu niet noodzakelijk. De overheid dient enkel te motiveren waarom zij haar beslissing neemt (...). Indien die motivering niet kennelijk onredelijk is, kan de burger niet met succes de vergunning bestrijden voor de Raad van State.

4 Het bestreden besluit bevat evenmin met het administratief dossier tegenstrijdige argumenten.

De overheid acht het wenselijk dat er een globale visie over de herinrichting van de N37 tot stand komt, maar als zodanig overstijgt de aanleg van een rotonde niet het plaatselijke niveau.

Met een globale visie wordt bedoeld dat moet nagegaan worden welke ingrepen nuttig zijn over het ganse traject van de N37. Dit wil echter niet zeggen dat plaatselijk al een aantal ingrepen kunnen uitgevoerd worden”.

2.4.1.3. In de memorie van wederantwoord dupliceren de verzoekende partijen:

“Het bestreden besluit houdende goedkeuring van de herziening van het B.P.A. antwoordt immers niet op de door beroepers opgeworpen bezwaren in hun bezwaarschrift dd. 5 augustus 2004.

Volgens de tegenpartij is dit niet noodzakelijk, nu in de memorie van toelichting bij de aanvraag en de projectnota een duidelijke visie zou zijn gegeven over de werken aan de N37.

Elke overheidsbeslissing moet echter afdoende zijn. De motivering moet dus enerzijds in rechte en in feite evenredig zijn aan het belang van de genomen beslissing, en anderzijds moet zij draagkrachtig zijn, dit wil zeggen dat de aangehaalde redenen moeten volstaan om de beslissing te dragen.

Beroepers hebben verschillende essentiële, pertinente vragen opgeworpen in hun bezwaarschrift, waarop zij echter geen antwoord mochten ontvangen. Hun inziens wordt hierop evenmin geantwoord in de projectnota en de bestreden beslissing. Beroepers menen dan ook dat men niet met alle elementen heeft rekening gehouden, zodat men niet kon komen tot een evenwichtige beslissing, die haar grond vindt in de realiteit.

Overigens verwijst het ministerieel besluit weliswaar naar de beslissing van de gemeente dd. 6 september 2004. Niet alleen kan deze verwijzing naar het besluit van de gemeenteraad van de gemeente Ardooie echter niet volstaan om te voldoen aan de motiveringsplicht zoals opgelegd door artikel 21 van het Decreet betreffende de Ruimtelijke Ordening dd. 22 oktober 1996.

Bovendien motiveert het gemeenteraadsbesluit dd. 6 september 2004 zelf onvoldoende waarom de bezwaren van beroepers ongegrond zouden zijn. Zo ontbreekt een feitelijke grondslag voor het besluit van de gemeenteraad daar waar deze stelt dat aan de eis voor een globale visie, zoals geformuleerd door de afdeling ROHM werd voldaan door een nota van A.W.V. West-Vlaanderen toe te voegen aan het definitieve ontwerp. Beroepers zien niet in in welk opzicht deze nota tegemoet komt aan de verzuchtingen van de afdeling ROHM.

Verder is het bestreden besluit onvoldoende omkleed met redenen, gezien de door haar opgeworpen motieven tegenstrijdig zijn. Zo stelt het besluit dat de impact van de rotonde plaatselijke van aard is. Dit is echter tegenstrijdig met de bevindingen van het administratief dossier dat de goedkeuring van de herziening van het B.P.A. kadert in de meer algemene herinrichting van de N37, een gewestweg die volgens het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen fungeert als primaire weg II, bevindingen die worden herhaald in het bestreden besluit zelf.

Deze tegenstrijdigheid in de motivering van het bestreden besluit ertoe leidt dat het besluit niet afdoende gemotiveerd is”.

2.4.1.4. In de laatste memorie laten de verzoekende partijen nog gelden wat volgt:

“Het bestreden besluit houdende goedkeuring van de herziening van het B.P.A. antwoordt immers niet op de door beroepers opgeworpen bezwaren in hun bezwaarschrift dd. 5 augustus 2004.

Volgens de tegenpartij is dit niet noodzakelijk, nu in de memorie van toelichting bij de aanvraag en de projectnota een duidelijke visie zou zijn gegeven over de werken aan de N37.

Elke overheidsbeslissing moet echter afdoende zijn. De motivering moet dus enerzijds in rechte en in feite evenredig zijn aan het belang van de genomen

beslissing, en anderzijds moet zij draagkrachtig zijn, dit wil zeggen dat de aangehaalde redenen moeten volstaan om de beslissing te dragen.

Beroepers hebben verschillende essentiële, pertinente vragen opgeworpen in hun bezwaarschrift, waarop zij echter geen antwoord mochten ontvangen. Hun inziens wordt hierop evenmin geantwoord in de projectnota en de bestreden beslissing. Beroepers menen dan ook dat men niet met alle elementen heeft rekening gehouden, zodat men niet kon komen tot een evenwichtige beslissing, die haar grond vindt in de realiteit.

Overigens verwijst het ministerieel besluit weliswaar naar de beslissing van de gemeente dd. 6 september 2004. Niet alleen kan deze verwijzing naar het besluit van de gemeenteraad van de gemeente Ardooie echter niet volstaan om te voldoen aan de motiveringsplicht zoals opgelegd door artikel 21 van het Decreet betreffende de Ruimtelijke Ordening dd. 22 oktober 1996.

Bovendien motiveert het gemeenteraadsbesluit dd. 6 september 2004 zelf onvoldoende waarom de bezwaren van beroepers ongegrond zouden zijn. Zo ontbreekt een feitelijke grondslag voor het besluit van de gemeenteraad daar waar deze stelt dat aan de eis voor een globale visie, zoals geformuleerd door de afdeling ROHM werd voldaan door een nota van A.W.V. West-Vlaanderen toe te voegen aan het definitieve ontwerp. Beroepers zien niet in in welk opzicht deze nota tegemoet komt aan de verzuchtingen van de afdeling ROHM.

Verder is het bestreden besluit onvoldoende omkleed met redenen, gezien de door haar opgeworpen motieven tegenstrijdig zijn. Zo stelt het besluit dat de impact van de rotonde plaatselijke van aard is. Dit is echter tegenstrijdig met de bevindingen van het administratief dossier dat de goedkeuring van de herziening van het B.P.A. kadert in de meer algemene herinrichting van de N37, een gewestweg die volgens het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen fungeert als primaire weg II, bevindingen die worden herhaald in het bestreden besluit zelf.

Deze tegenstrijdigheid in de motivering van het bestreden besluit ertoe leidt dat het besluit niet afdoende gemotiveerd is”.

2.4.2. Onderzoek van het middel

2.4.2.1. Artikel 21 van het Gecoördineerde Decreet, waarvan de verzoekende partijen de schending aanvoeren, bepaalt wat volgt:

“Het plan wordt, samen met de besluiten van de gemeenteraad of de gemeenteraden, de processen-verbaal van onderzoek, de bezwaren en opmerkingen en adviezen van de Commissie van Advies en de besturen toegezonden aan de bestendige deputatie en de Vlaamse regering.

De bestendige deputatie verleent advies binnen 30 dagen na ontvangst van het dossier. Zo de bestendige deputatie geen advies verleent binnen de termijn, wordt haar advies geacht gunstig te zijn.

De Vlaamse regering verleent de gevraagde goedkeuring binnen de 60 dagen na ontvangst van het dossier. Zij kan haar goedkeuring afhankelijk stellen van een tijdsgebonden uitvoeringsplan. Indien een oteigeningsplan is bijgevoegd wordt deze termijn verlengd met 30 dagen.

Wanneer aan het plan goedkeuring wordt onthouden, is het besluit met redenen omkleed.

Het plan treedt in werking 15 dagen na de bekendmaking van het besluit tot goedkeuring bij uittreksel in het Belgisch Staatsblad.

Binnen dezelfde termijn zendt de Gouverneur een afdruk van het plan aan de gemeente of gemeenten, eventueel aan de betrokken vereniging van gemeenten.

Bij ontstentenis van een beslissing van de Vlaamse regering binnen de termijn bepaald in het derde lid, kan de gemeente bij aangetekend schrijven de Vlaamse regering rappelleren. Indien geen beslissing wordt genomen binnen een termijn van 45 dagen met ingang van de dag waarop de rappelbrief ter post is afgegeven, wordt het plan, zoals definitief aanvaard door de gemeenteraad, geacht te zijn goedgekeurd, behoudens wat het onteigeningsplan betreft.

Dit plan treedt in werking 15 dagen na de bekendmaking van de gemeenteraadsbeslissing tot definitieve aanvaarding van het plan bij uittreksel in het Belgisch Staatsblad. Binnen dezelfde termijn zendt de burgemeester een afdruk van het plan aan de Gouverneur en de Vlaamse regering”.

2.4.2.2. De verzoekende partijen adstrueren hun middel vanuit de premisse dat de voormelde bepaling ‘uitdrukkelijk stelt dat een besluit houdende goedkeuring van een gemeentelijk plan van aanleg met redenen dient omkleed te zijn’. Het vierde lid van voormelde bepaling legt enkel een formele motiveringsplicht op in het geval de Vlaamse regering haar goedkeuring aan het plan onthoudt. Dit laatste is te dezen niet het geval, behoudens voor wat de met blauw omrande delen van het onteigeningsplan betreft, waarvoor de motiveringsplicht wel geldt, doch waaromtrent de verzoekende partijen geen schending van deze motiveringsplicht inroepen.

2.4.2.3. De verzoekende partijen beweren bijkomend dat het gemeenteraadsbesluit van 6 september 2004, waarnaar in het bestreden besluit, ter weerlegging van de door verzoekende partijen ingediende bezwaren, wordt verwezen, onvoldoende motiveert waarom hun bezwaren ongegrond zouden zijn.

Daargelaten de vaststelling dat een dergelijke schending van de motiveringsplicht niet onder een schending van de formele motiveringsplicht ex artikel 21 van het Gecoördineerde Decreet kan worden begrepen, dient te worden vastgesteld dat de loutere beweringen van de verzoekende partijen dat “een feitelijke grondslag voor het besluit van de gemeenteraad ontbreekt daar waar deze stelt dat aan de eis voor een globale visie, zoals geformuleerd door de afdeling ROHM werd voldaan door een nota van A. W. West-Vlaanderen toe te voegen aan het definitieve ontwerp” en zij “niet inzien in welk opzicht deze nota tegemoet komt aan de verzuchtingen van de afdeling ROHM”, daartoe niet kunnen volstaan. De verzoekende partijen geven evenwel niet aan in welk opzicht blijkt dat deze nota niet kan volstaan. Het komt in deze omstandigheden aan de Raad van State niet toe de inhoud van bedoelde nota zelf te analyseren om uit te maken of terdege is

voldaan aan de eis voor een globale visie zoals geformuleerd door de afdeling ROHM.

2.4.2.4. Ten slotte valt niet in te zien waar de tegenstrijdigheid is gelegen tussen enerzijds de vaststelling dat de “impact” van de rotonde van plaatselijke aard is, en de vaststelling dat het voorzien van de mogelijkheid tot het aanleggen van deze rotonde kadert in de meer algemeen beoogde herinrichting van de N37.

2.4.2.5. Het middel is niet gegrond.

**OM DIE REDENEN
BESLIST DE RAAD VAN STATE :**

Artikel 1.

Het beroep wordt verworpen.

Artikel 2.

De kosten van het beroep, bepaald op 350 euro, komen ten laste van de verzoekende partijen, ieder voor de helft.

Aldus te Brussel uitgesproken in openbare terechtzitting, op negenentwintig oktober 2008, door de Xe kamer, die was samengesteld uit :

de HH.	R. STEVENS,	kamervoorzitter,
	J. BOVIN,	staatsraad,
	P. LEFRANC,	staatsraad,
Mevr.	A. TRUYENS,	griffier.

De griffier,

De voorzitter,

A. TRUYENS.

R. STEVENS.